

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Steffi Lemke
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/2054 —**

Umsetzung der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung in den neuen Bundesländern und die Auswirkungen auf Gierseilfähren

Auf den Wasserstraßen Sachsen-Anhalts bestehen gegenwärtig 18 „echte“ Gierseilfähren, die umweltfreundlich ohne Hilfsmotor nur durch Nutzung der Flußströmung betrieben werden. Der Großteil der Fähren wird durch Kommunen unterhalten. Die Gierseilfähren stellen wichtige Verbindungen im ländlichen Raum für die Bevölkerung, den Tourismus und für landwirtschaftliche Fahrzeuge her. Sie sind daher für die Verkehrsinfrastruktur unverzichtbar. Wegen der geringen Auslastung und der möglichst niedrig angesetzten Entgelte für die Nutzung der Fähren ist der Betrieb der Gierseilfähren jedoch für die meisten Kommunen nicht wirtschaftlich. Auch in den alten Bundesländern verkehren eine Reihe von Gierseilfähren, die mit der gleichen Problemstellung belastet sind.

Der Betrieb von Gierfähren in den neuen Bundesländern ist durch Anlage I Kapitel XI Sachgebiet E Abschnitt III Nr. 1 des Einigungsvertrages geregelt. Danach ist die Binnenschiffs-Untersuchungsordnung (BinSchÜO) auf bestehende Schiffe nur dahin gehend anzuwenden, daß eine Anpassung an die technischen Vorschriften möglichst bald erfolgen muß. Für eine Übergangszeit können die technischen Vorschriften als erfüllt betrachtet werden, wenn die jeweiligen bisher geltenden Vorschriften eingehalten werden.

Mit der BinSchÜO wurde die Richtlinie 82/714/EWG des Rates in nationales Recht umgesetzt. Danach muß für Schiffe, die am 1. Januar 1985 bereits in Dienst gestellt waren, bis spätestens zum 1. Juli 1998 eine technische Untersuchung zur Erteilung des Gemeinschaftszeugnisses durchgeführt werden. Die Richtlinie 82/714/EWG gilt jedoch nur für bestimmte Schiffe (Güterbeförderer) und läßt den Mitgliedstaaten einen Freiraum zur Gestaltung der Rechtsvorschriften für die nicht von der Richtlinie erfaßten Wasserfahrzeuge (z. B. Fähren).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 15. September 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Vorbemerkung

Gierseilfähren sind Personen- oder Wagenfähren, die in strömenden Gewässern in der Regel ohne Motorantrieb, geführt an einem Hoch- oder Grundseil, allein durch Schrägstellung zur Strömung (Gierstellung) vom Druck des fließenden Wassers quer über den Fluß bewegt werden.

Sie sind in den alten Bundesländern seit Jahrzehnten fast vollständig verschwunden (Bau von Brücken oder Ersatz durch Motorfähren). Dies ist in den neuen Bundesländern nicht in gleichem Umfang geschehen.

Nach den Bestimmungen des Einigungsvertrages müssen die am 3. Oktober 1990 bestehenden Binnenschiffe – hierzu gehören nach der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung auch Gierseilfähren – baldmöglichst – spätestens jedoch bis zum 1. Juli 1998 – an die geltenden („westdeutschen“) Bestimmungen, also der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung, angepaßt werden.

Bei der technischen Anpassung der Fähren können – wie auch bei anderen Binnenschiffen der neuen Bundesländer – im Einzelfall technische und kostenträchtige Probleme auftreten. Bei Abschluß des Einigungsvertrages wurde jedoch davon ausgegangen, daß solche Probleme durch die lange Übergangsfrist (annähernd sieben Jahre) auf ein wirtschaftlich erträgliches Maß reduziert werden.

1. Welche Konsequenzen ergeben sich nach Ablauf der Übergangszeit aus dem Inkrafttreten der BinSchUO für die derzeit in den neuen Ländern betriebenen Gierseilfähren?

Nach Ablauf der Übergangsfrist müssen auch die Gierseilfähren in den neuen Bundesländern den Anforderungen des Kapitels 10 Zweiter Abschnitt der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung (BinSchUO) – Seilgebundene Fähren – entsprechen. Welche Konsequenzen dies für die einzelne Gierseilfähre hat, hängt in hohem Maße von deren Erhaltungszustand und den der bisherigen Zulassung zugrunde gelegten Kriterien ab.

2. Ist damit zu rechnen, daß die technische Untersuchung von Gierseilfähren zur Erteilung des Gemeinschaftszeugnisses zur Stilllegung eines Teiles oder Großteiles der Fähren führen wird, da die Erfüllung der technischen Anforderungen für die Fährbetreiber nicht wirtschaftlich bzw. nicht zu erbringen sind?

Ob die technische Untersuchung von Gierseilfähren zu deren Stilllegung führen kann, hängt im Einzelfall vom technischen Zustand der Fähre ab. Da Informationen hierüber für einzelne Fähren nicht vorliegen, würde jeder Versuch einer pauschalen Beantwortung zu einer nicht sachgerechten, vorzeitigen Wertung des Einzelfalls führen.

3. Hält die Bundesregierung die für die Fährbetreiber aufwendige Umsetzung der BinSchUO bei allen Gierseilfähren für notwendig, oder wäre nicht eher durch eine Einzelfallprüfung der Betrieb vieler Gierseilfähren sicherzustellen, die ansonsten wegen der hohen Belastungen der Umsetzung der BinSchUO stillgelegt werden müßten?

Gierseilfähren sind wie alle Fähren und Fahrgastschiffe öffentliche Verkehrsmittel; die Bundesregierung hält daher den für diese Fahrzeuge in der BinSchUO vorgegebenen Sicherheitsstandard für unverzichtbar. Eine Einzeluntersuchung ist unumgänglich. Hierbei räumt die BinSchUO den Schiffsuntersuchungskommissionen jedoch die Möglichkeit ein, Abweichungen anzuerkennen, sofern gleichwertige Sicherheit gewährleistet ist.

4. Welche alternativen und kostengünstigeren Möglichkeiten sieht die Bundesregierung zur Erhöhung der Ketersicherheit bei Fähren in den neuen Bundesländern als den in der BinSchUO vorgesehenen Maßnahmen?

Keine.

5. Wie schätzt die Bundesregierung die Vorteile der Gierseilfähren gegenüber motorbetriebenen Fähren insbesondere in ökologischer Hinsicht ein?

Gierseilfähren haben gegenüber freifahrenden Fähren in ökologischer Hinsicht gewisse Vorteile (kein Treibstoffverbrauch, keine Abgasemissionen). Weitere Vorteile ergeben sich im wesentlichen aus dem Fortfall der Anschaffungs-, Betriebs- und Unterhaltungskosten für die Motorenanlagen. Dem stehen jedoch die nicht unerheblichen Kosten für die Errichtung und Unterhaltung der Hochseil- oder Grundseilanlagen gegenüber. Darüber hinaus ist eine Gierseilfähre gegenüber einer freifahrenden, motorisierten Fähre verhältnismäßig unbeweglich und zum Einsatz auf einer vielbefahrenen Wasserstraße weniger geeignet.

6. Hält die Bundesregierung die Aufrechterhaltung und den verstärkten Einsatz des motorlosen Antriebsprinzips der Gierseilfähren für sinnvoll und unterstützenswert?

Die Möglichkeit, Gierseilfähren verkehrstechnisch sicher und sinnvoll zu betreiben, hängt von vielen Faktoren, insbesondere von den örtlichen Gegebenheiten, ab und ist daher nicht pauschal auf allen denkbaren Fährstellen gegeben. Vorhandene Fähren werden an ihren Fährstellen in aller Regel als freifahrende Motorfähren betrieben; der Betrieb einer Gierseilfähre an diesen Stellen wäre in vielen Fällen nicht möglich (Errichtung der Seilanlage) oder wegen starken Schiffsverkehrs nicht ausreichend sicher (zu unbeweglich).

7. Was wird die Bundesregierung zur Aufrechterhaltung des Gierfährbetriebes in den neuen Ländern bis 1998 und darüber hinaus unternehmen?
9. Welche Schritte hat die Bundesregierung in der Vergangenheit unternommen, um den Einsatz von Gierseilfähren zu unterstützen bzw. auszubauen?

Die Fragen 7 und 9 stehen in einem engen Sachzusammenhang und werden daher gemeinsam beantwortet:

Die Aufrechterhaltung und der Einsatz von Gierseilfähren sind in aller Regel Angelegenheit der Länder, der Kreise, der Kommunen oder von Privatunternehmungen. Diese Fähren haben weit überwiegend lokale Verkehrsbedeutung. Die Bundesregierung sieht daher keinen Anlaß, durch eigene Maßnahmen den Einsatz von Gierseilfähren aufrechtzuerhalten, zu unterstützen bzw. auszubauen.

8. Wie viele Gierseilfähren wurden seit 1977 auf Bundeswasserstraßen außer Dienst gestellt bzw. auf einen anderen Betrieb umgestellt und aus welchen Gründen?
Wie viele Gierseilfähren wurden umgerüstet, und wie viele wurden neu in Betrieb genommen?

Seit 1977 wurden auf Bundeswasserstraßen

23 Gierseilfähren außer Dienst gestellt (davon eine in den neuen Bundesländern),

Gründe:

- in 18 Fällen: Ersatz durch eine Brücke,
- in 4 Fällen: Unrentabilität,
- in 1 Fall: nicht ausreichende Finanzmittel des Betreibers (Kommune);

4 Gierseilfähren auf einen anderen Betrieb umgestellt (Ersatz durch Motorfähre),

Grund:

Erhöhung der Sicherheit angesichts steigenden Verkehrsaufkommens;

1 Gierseilfähre umgerüstet (Nachrüstung eines Hilfsmotors),

Grund:

zu geringe Strömung des Flusses;

0 Gierseilfähren neu in Betrieb genommen.

Die vorstehenden Aussagen stehen unter dem Vorbehalt, daß nicht sichergestellt ist, ob die Informationen aus den neuen Bundesländern für die Zeit vor 1992 vollständig sind.